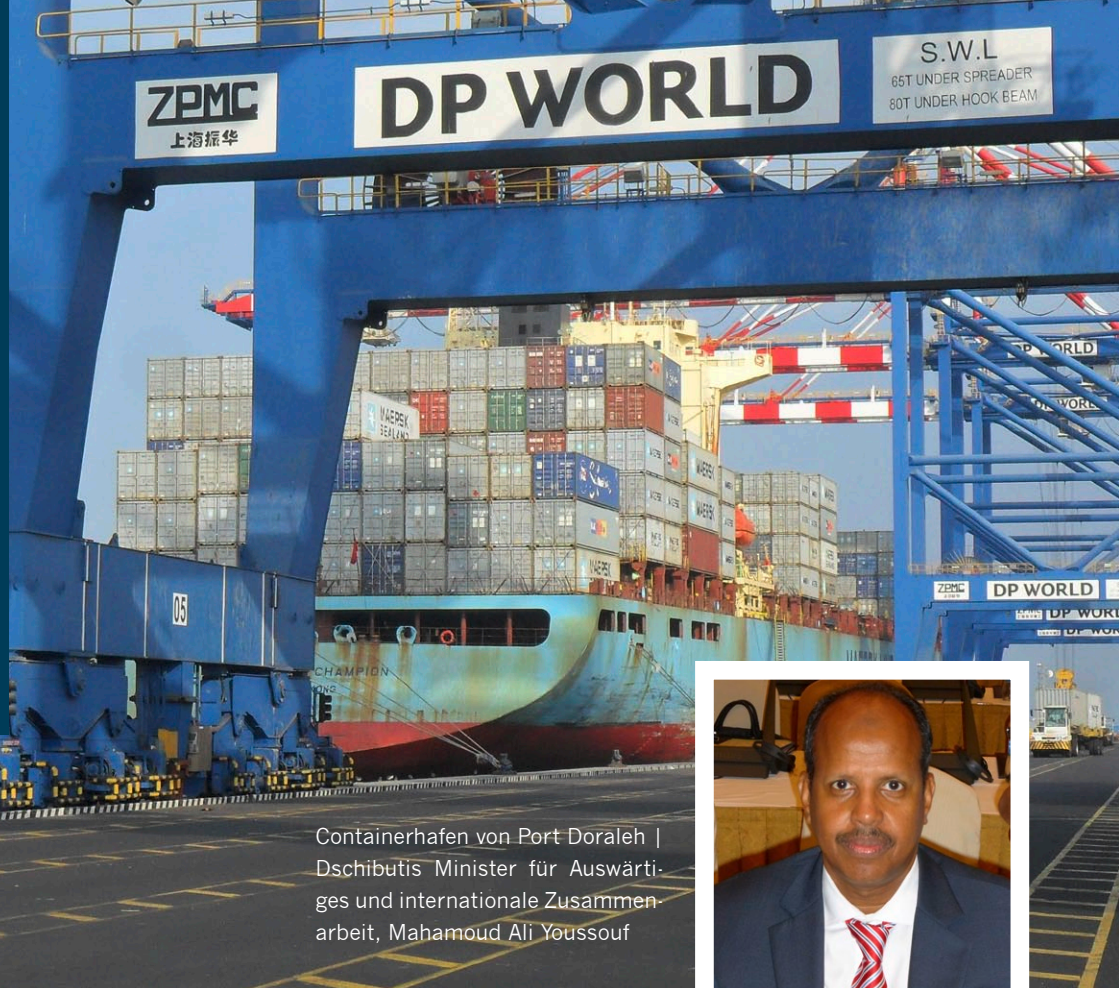
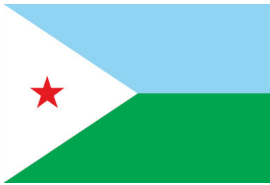


DSCHIBUTI



Containerhafen von Port Doraleh | Dschibutis Minister für Auswärtiges und internationale Zusammenarbeit, Mahamoud Ali Youssouf



DSCHIBUTI

Kleines Land mit großem Potenzial

Aus seiner exponierten Lage am Horn von Afrika zieht das kleine ostafrikanische Land mit 900.000 Einwohnern und einer Fläche von 23.300 Quadratkilometern geschickt seinen Nutzen.

Von Rainer Schubert

Bodenschätze bietet das karge, vulkanische Dschibuti nicht, sieht man von der Salzgewinnung im landschaftlich reizvollen Lac Assal ab, mit mehr als 150 Meter unter NN der tiefste Punkt Afrikas und einem höheren Salzgehalt als das Tote Meer. Industrieproduktion gibt es kaum (16 Prozent des BIP), die Landwirtschaft trägt mit nur mit vier Prozent zum BIP bei. Bleibt der Dienstleistungssektor, der 80 Prozent des BIP ausmacht. Auf dieses Potenzial setzt

die Führung in Staat und Wirtschaft in besonders kluger Weise. Der Ort an der Meerenge des Bab al-Mandab, auf dem Weg von Asien nach Europa, bekam mit der Eröffnung des Suezkanals eine wesentliche Bedeutung für den Überseehandel, weshalb sich Frankreich dort, gegenüber dem britischen Aden (Jemen), 1862 festsetzte. Diese Bedeutung an einer der meist befahrenen Seewege der Welt hat bis heute nicht nachgelassen, weshalb Deutschland, deren Reeder ein Drittel der Weltcontainerflotte managen, 2010 als einziges EU-Land neben Frankreich eine eigene Botschaft eröffnete. Seither haben zahlreiche gegenseitige Besuche auf Mi-

nisterebene stattgefunden. Die exponierte Küstenlage führt dazu, dass Logistik und besonders die Hafenvirtschaft im Dienstleistungsangebot Dschibutis ganz vorn stehen. Nützlich ist dabei, dass Eritreas 1993 erlangte Selbständigkeit dazu geführt hat, dass Äthiopien ein Binnenstaat geworden ist. Dschibuti stellt daher dessen wesentlichen Seezugang dar und wickelt etwa 85 Prozent des äthiopischen Außenhandels ab. Die Umschlagzahlen verdeutlichen die Rolle Dschibutis als Drehscheibe: über die Hälfte aller Fracht fällt in die Kategorie „Transshipment“, also Umladung, zumeist von und nach Äthiopien.

Wesentlicher Hafen Ostafrikas

Neben dem traditionellen Hafen, der für Schüttgut-, Lebewiehe- und Containertransport (Kapazität: 350.000 TEU) ausgelegt und ISO-zertifiziert ist, nahm Anfang 2009 in geringer Entfernung der weitaus größere Containerhafen Port Doraleh den Betrieb auf, ein Joint Venture der Regierung von Dschibuti und der DP World aus Dubai, die ein Management-Vertrag über 20 Jahre abschloss. Mit acht Containerbrücken ist dieser Hafen für Post Panamax-Schiffe mit einem Tiefgang bis 18 Meter gerüstet. 1050 Meter Kailänge stehen zur Verfügung, der Umschlag von 820.000 TEU wird für 2014 erwartet, für 1,6 Millionen TEU ist der Hafen ausgelegt, wie CEO Nawaf Nassir Abdullah bei einer Besichtigung verrät. Schon jetzt ist Port Doraleh der größte und modernste Hafen Ostafrikas - und der schnellste, da rund um die Uhr geöffnet. Erst das kenianische Mombasa bietet den nächsten nennenswerten Seehäfen. Und man baut vor: 2016 soll die Kapazitätserweiterung auf drei Millionen TEU beginnen. Nicht nur Stückgut wird in Dschibuti umgeschlagen, auch ein Ölhafen existiert. Etwa 5,5 Millionen Tonnen wurden 2011 geladen und gelöscht. Für alle Häfen weisen die Umschlagzahlen steigende Tendenz auf, so dass Dschibuti auf Expansion setzt. Insgesamt sechs Häfen will man mit milliardenschweren Investitionen in Zukunft bieten. Einer von ihnen entsteht in Tadjourah, der größten Stadt im Norden des Landes, um Pottasche aus Äthiopien zu verladen. Zudem ist ein Hafen für den Export des dschibutischen Salzes geplant.

Dschibuti als Regional Hub

An der für ein Transitland erforderlichen Verkehrsinfrastruktur wird ebenfalls gearbeitet. Bereits 1917 baute Frankreich die 781 Kilometer lange Bahnstrecke von Addis Abeba nach Dschibuti, die die heutigen Transportmengen allerdings nicht mehr zu bewältigen vermag. An ihrer Ertüchtigung und Ausweitung wird gearbeitet. Gegenwärtig ist starker LKW-Verkehr auf einer gut ausgebauten Straße zu beobachten. Nicht nur der Weg nach Äthiopien ist gut ausgeschildert, auch weisen zahl-

reiche Tafeln auf den Bau der Straße aus EU-Mitteln hin. Europa hat die Hilfe für Dschibuti offenbar als sinnvoll erkannt. An den Ausbau von Straßen- und Eisenbahnlinien nach Südsudan wird bereits in einer trilateralen Kommission, die Äthiopien einschließt, gedacht, ebenso an den Bau einer Pipeline für das südsudanesisches Öl.

Die Funktion als „regional hub“, wie sich Dschibuti selbst versteht, zeigt sich auch in der Telekommunikation. Sechs große Seekabel führen ins Land, so viele wie in kein



Auf dem Podium: Dschibutis Minister für Wirtschaft und Finanzen, Ilyas Moussa Dawaleh; Jürgen Hogrefe, hogrefe Consult, Mitglied des Beirats von BUSINESS & DIPLOMACY

anderes in Afrika. Telekommunikationsgesellschaften aus Italien und Saudi-Arabien sind bereits vor Ort, Hafen- und Eisenbahnbau geschehen in chinesischer Regie, eine in Afrika schon gewohnte Tatsache. Für deutsche Unternehmen ist Dschibuti noch ein weißer Fleck. Das zu ändern war die Absicht der ersten deutschen Wirtschaftskonferenz, die Ende März 2014 im Land stattfand, organisiert von Dschibuti sehr aktivem Botschafter in Deutschland, Aden Mohamed Dileita, unterstützt vom Afrika-Verein der deutschen Wirtschaft und der Ghorfa Arab German Chamber of Commerce and Industry. Mit gut 30 Teilnehmern aus großen Unternehmen und Mittelständlern war sie die größte Wirtschaftskonferenz eines europäischen Landes, die je in Dschibuti stattgefunden hat. Das Interesse von Unternehmern der dschibutischen Seite war groß. Mehrere Minister (u. a. für Transport, Wirtschaft und Finanzen sowie für Auswärtige Angelegenheiten) bis hin zu Premierminister Abdoukader Kamil Mohamed ließen es sich nicht nehmen, zu und mit den deutschen Besuchern zu sprechen.

Deutsche Unternehmer gefragt

Deutsche Unternehmer sind in Dschibuti gefragt. Man weiß um ihre Zuverlässigkeit, kennt aber ihre Vorsicht. Botschafter Dileita brachte es bei der Eröffnung der Wirtschaftskonferenz auf den Punkt: „Es ist schwer, Deutsche zu überzeugen, aber wenn es gelungen ist, dann hat man sie für lange Zeit gewonnen.“ Zur Sprache kamen alle Bereiche, die Geschäftschancen in Dschibuti versprechen: Bank- und Finanzwesen, Wasser und Energie, Bauen, Infrastruktur und Logistik. Vielversprechend sind zudem erneuerbare Energien und das Gesundheitswesen sowie berufliche Bildung. Hier trifft ein großer Bedarf auf die anerkannte Kompetenz der deutschen Wirtschaft und - mit gewissen Einschränkungen bei den erneuerbaren Energien - auf wenig chinesische Konkurrenz. Die Voraussetzungen für ausländische Unternehmen werden erleichtert durch die Einrichtung eines One-Stop-Shops und einer 14 Hektar großen Freizone. Die Ansiedlungen ausländischer Investoren bleiben vollständig in deren Eigentum, Kapital und Erträge können zu 100 Prozent ausgeführt werden, Kör-

perschafts- und Einkommenssteuer werden nicht erhoben. Der Bankensektor erfreut sich großer Zuwächse und ist stark geregelt, so dass finanzielle Sicherheit gewährleistet wird. Der Beginn der Banktätigkeit muss von der Zentralbank genehmigt werden, internationale Regeln der Geschäftstätigkeit werden beachtet. Auch touristisch hat das Land Potenzial, als ergiebige Revier für Taucher (und übrigens Fischfarmen). Es werde in den nächsten fünf Jahren weiter ausgebaut, denn man biete so viel wie das ägyptische Sharm el Sheik, kündigte der Premierminister vor den deutschen Wirtschaftsvertretern an. Neben zahlreichen Projekten für die Infrastruktur bietet das geographisch kleine Dschibuti, dessen Wirtschaft jährliche Wachstumsraten von um die fünf Prozent verzeichnet, einen idealen Zugang zu einem großen Markt, nämlich für die Mitgliederländer der Freihandelszone für die Länder des östlichen und südlichen Afrika COMESA. „Don't miss the opportunities, the Asians are ahead“, schärfte der Minister für Auswärtiges und internationale Zusammenarbeit, Mahamoud Ali Youssouf, den deutschen Gästen ein.